SPD Berlin

Fachausschuss XI Mobilität

Straßenbahn in Berlin 2030 plus

Zukunft der Straßenbahn in der Hauptstadt

Positionspapier

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG 3

1. Wieso ist der Ausbau der Berliner Straßenbahn sinnvoll? 4

2. Der StEP Verkehr und der Ausbau des Berliner Straßenbahnnetzes 6

3. Vorschläge zum Ausbau des Straßenbahnnetzes 7

3.1 Prämissen für die aus- oder neu zu bauenden Straßenbahnverbindungen 7
3.2 Netzaufbau und Netzausbau 7
3.3 Netzergänzungen 8
3.4 Prioritäten und Umsetzung 10

Exkurs: Einbindung „Berlin TXL“ in das ÖPNV-Netz 12

ZUSAMMENFASSUNG 18

GLOSSAR 19

EINLEITUNG

„Das Berliner Mobilitätssystem muss flexibel und zügig auf die Bevölkerungsentwicklung, die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und demografische Veränderungen reagieren. Mobilitätspolitik, Stadtentwicklung und Raumordnung bilden eine Einheit. Zwischen ihnen bestehen enge wechselseitige Abhängigkeiten. (…) Eine verdichtete Stadtstruktur mit gemischter Nutzung und ausreichend Grünflächen bietet wichtige Voraussetzungen für Nachhaltigkeit, kurze Wege, die Vermeidung von motorisiertem Verkehr sowie eine gute ÖPNV-Anbindung. In neu entwickelten Stadtquartieren sind die Mobilitätsangebote von vornherein so zu gestalten, dass eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum vorhanden und eine Pkw-freie Mobilität weitgehend möglich ist.“ [1]

„… Im ÖPNV werden Netzerweiterungen bei der S- und U-Bahn bis 2030 und darüber hinaus nur dann vorgenommen, wenn sie nachweislich zur Beseitigung von „Flaschenhälsen“ führen und sich die Investitionen innerhalb weniger Jahre rechnen. Dagegen werden vergleichsweise preiswerte Netzergänzungen bei der Straßenbahn im Vordergrund der Investitionstätigkeiten stehen. Investitionen in die Straßenbahninfrastruktur folgen den strategischen Zielen der Stadtentwicklung. Umweltbewusste Netzerweiterungen mit modernster Technologie (z. B. Induktionstechnik statt Oberleitungen) in Innenstadtquartieren, zur Erschließung bestehender Großsiedlungen sowie neuer Stadterweiterungsgebiete, genießen dabei Priorität.“ [2]

Im Ostteil Berlins gibt es ein leistungsstarkes S-Bahn- und ein dichtes Straßenbahnnetz. Auf Radial- und Tangentialstrecken verkehren Straßenbahnlinien mit barrierefreien, modernen Fahrzeugen im dichten Metrolinien-Takt. Sie bieten so ein schnelles, zuverlässiges Angebot, mit dem eine gute und nachfragegerechte Anbindung vieler Stadtteile erfolgt. Die weitere Erschließung in der Fläche kann durch zusätzliche Straßenbahnlinien sowie ergänzende Buslinien gewährleistet werden.

Gänzlich anders ist die Situation im Westteil Berlins. Die wesentlichen Leistungsträger des ÖPNV sind hier die U-Bahn und der Omnibus. Dem Leitbild der „autogerechten Stadt“ folgend, wurde der Straßenbahnverkehr 1967 mit dem Bau neuer U-Bahnlinien eingestellt. Den überwiegenden Teil des Angebots haben jedoch Omnibusse übernommen. Trotz einer Ausweitung des Fahrtenangebots sind die Buslinien im Westteil der Stadt längst an ihre Kapazitätsgrenzen gekommen. 10 Buslinien melden fast täglich eine Überbelegung.[3] Dies vor allem auf den Hauptachsen oder auf wichtigen Tangentialverbindungen zur Ergänzung von S- und U-Bahnlinien.

Die Vorausberechnung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt geht von ansteigenden Bevölkerungszahlen bis zum Jahr 2030 aus. Angesichts dieser Situation sind zusätzliche Mobilitätsangebote erforderlich. Das Mobilitätssystem muss deshalb unter der Zielstellung eines barrierefreien, leistungsstarken und wirtschaftlichen ÖPNV-Angebots sowie unter Berücksichtigung der historisch gewachsenen Voraussetzungen dringend weiterentwickelt werden.

Mit dem vorgelegten Positionspapier wird aufgezeigt, in welchen Stadtteilen und mit welchen Prioritäten das Berliner Straßenbahnnetz erweitert werden soll. Damit wird für die wachsende Metropole Berlin ein Beitrag zu einem leistungsstarken, kunden- und umweltfreundlichen sowie wirtschaftlichen Ausbau des ÖPNV vorgelegt, der sich am Bedarf der Fahrgäste und städtebaulichen Entwicklungen orientiert. [4]

---

1 SPD Berlin Fachausschuss Mobilität: BERLIN Mobilität 2030 plus Zukunft der Mobilität in der Hauptstadt – Positionspapier (beschlossen am 26.05.2015), Seite 4.

2 Dito, Seite 9.

3 Häufigste „100 %-Meldungen“: TXL, M 27, M 29, M 41, M 45, M 48, M 49, M 85, 100 und 122. Das bedeutet, der Bus ist voll, es können keine Fahrgäste mehr zusteigen.

4 Die Gender- und Diversityperspektive ist konsequent in alle Diskussions-, Planungs- und Entscheidungsprozesse der Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung einzubringen. Es ist jeweils zu hinterfragen, welche Auswirkungen diskutierte, geplante bzw. realisierte Maßnahmen auf die Geschlechter und deren Diversitäten sowie auf das Ziel Geschlechtergerechtigkeit haben.

1. Wieso ist der Ausbau der Berliner Straßenbahn sinnvoll?

Seit einigen Jahren erlebt die Straßenbahn in vielen Städten der Welt eine bemerkenswerte Renaissance, sowohl als Neubau als auch in Bestandsnetzen. In Berlin sind die Fahrgastzahlen der Straßenbahnlinien rapide angestiegen. Auf den vorhandenen und den wenigen Neubaustrecken mussten viele im Takt verdichtet und von den Bedienungszeiten ausgeweitet werden.

Die Straßenbahn entspricht den verkehrsplanerischen und städtebaulichen Anforderungen, die heute an Mobilität gestellt werden. Und in den meisten Fällen ist sie auch eine ökonomisch sinnvolle Investition. Es kann kostensparend gebaut werden, wenn sie ausschließlich oberirdisch fährt und die notwendigen Fahrgeschwindigkeiten durch die Integration der Schienentrassen in den Straßenraum möglich sind.

Im Vergleich zu anderen stadtregionalen Schienenpersonennahverkehrsmitteln bietet die Straßenbahn bei den Bau- und Betriebskosten sowie der Stadtverträglichkeit (Barrierefreiheit, Stadtraumgestaltung) viele Vorteile. Durch leise Fahrzeuge und moderne Gleise sind sie auch nicht mehr die ratternden und quietschenden „Monster“ von einst.

Durch den nach BOStrab möglichen Betrieb „auf Sicht“ ist zu Spitzenzeiten gegenüber S- und U-Bahn ein sehr enger Takt möglich, so dass auf einer Strecke theoretisch 12.000 Personen pro Stunde befördert werden können. Straßenbahnen können also auch Großveranstaltungen wie Bundesligaspiele bedienen. Das zeigen Beispiele aus Dresden, Leipzig und Freiburg. Bei einem wirtschaftlichen Einsatzbereich von mindestens 5.000 bis zu einer theoretischen Leistungsgrenze von ca. 90.000 beförderten Personen pro Tag ist eine Umstellung auf den Betrieb mit Straßenbahnen für viele der heutigen (Metro-)Buslinien Berlins mit ca. 15.000 bis 50.000 Fahrgästen deshalb eine sinnvolle Alternative.

Mit eigenen begrünten Trassen, modernen Haltestellen, langen Fahrzeugen und dem hohen Beschleunigungsvermögen ist die Straßenbahn ein leistungsfähiges Verkehrsmittel, das zumindest bis an die Fahrgeschwindigkeiten des Kleinprofilnetzes der U-Bahn heranreicht. Dabei wird sie mit gut gewählten Linienführungen sowohl den Anforderungen enger innerstädtischer Situationen als auch mittlerer Entfernungen in schnell zu durchquerenden außerstädtischen Bereichen gerecht.

Die Straßenbahn ist auch eine Art „Versprechen“: Wo Gleise sichtbar im Stadtraum liegen, ist ein gutes ÖPNV-Angebot zu erwarten, denn nur dichte Takte und moderne Fahrzeuge lohnen sich für eine Straßenbahn. Busnetze sind demgegenüber mit mehr Unsicherheiten und Änderungsdynamiken verbunden, zudem ist die Steigerung der Fahrgastzahlen bei der Straßenbahn leichter zu bewältigen als bei Bussen – die Straßenbahn muss daher das Rückgrat des Metroliniennetzes werden.

Darüber hinaus ist die Straßenbahn im höchsten Maße städtebaulich integrationsfähig und kann den Stadtraum sogar entscheidend verbessern. Straßenbahntrassen durch Parks wie in Dijon und die Integration behindertengerechter Haltestellen ins enge Straßenbild wie in Straßburg oder Metz sind interessante Beispiele aus französischen Städten. Sie passen in FußgängerInnenzonen - wie auf dem Alexanderplatz - und tragen zu deren Lebendigkeit bei. Auch der Umbau der Kastanienallee mit den vom Radverkehr überfahrbaren, barrierefreien Haltstellenkaps hat die Verkehrssicherheit erhöht und eine behutsame Attraktivitätssteigerung der gesamten Straße ermöglicht.

Über die vielen Alternativen zur Anordnung und Ausführung von Haltestellen ist die Straßenbahn ein geeignetes städtebauliches Instrument für die Gestaltung des öffentlichen Raums. Gibt es dazu eine Vorrangschaltung, ist die Straßenbahn als schnelles und attraktives Verkehrsmittel im Straßenverkehr unschlagbar.

Die folgenden Übersichten fassen die Vorzüge der Straßenbahn zusammen:

Vorteile aus Sicht der Fahrgäste (Alle Quellen: Eigene Zusammenstellung)

Barrierefreiheit	• Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Fahrrädern, Kinderwagen, sperrigem Gepäck • Treppen, Rolltreppen, Aufzüge und Sicherheitsüberwachung sind nicht erforderlich. U- und S-Bahn verkehren im Gegensatz fast nur in einer zweiten Ebene. Der Zugang muss über Treppen oder Aufzüge erfolgen.
Benutzerfreundlich und bequem	• Größere, geräumigere, barrierefreie und behindertengerechte Niederflurfahrzeuge • Ruhiges Fahrverhalten der Fahrzeuge • Bequeme Einstiege mittels barrierefreier Haltstellen(-kaps)
Erreichbarkeit und Zugang	• Dichte Haltestellenfolge bringt die Straßenbahn direkt zum Kunden • Geringe Haltestellenabstände von 400-600 m, direkt zugänglich • Kein Umsteigen und keine umständlichen Zubringerbusverkehre
Flächenerschließung	• Möglichkeit von Verästelungen und Direktverbindungen an Linienenden
Platzangebot	• Geräumige Fahrzeuge und weniger überfüllte Fahrzeuge • Keine "Pulkbildung" von Bussen, die sich wegen Überfüllung gegenseitig ausbremsen oder im Stau stehen
Schnelligkeit	• Kürzere Fahrzeiten als der Bus
Stadtraumgestaltung und Sichtbarkeit	• Attraktive Stadtraumgestaltung durch Rasengleise möglich • Gestaltung der Haltstellen gemäß den örtlichen Gegebenheiten • Haltestellen sind im Straßenraum gut erkennbar, stiften Identität
Taktdichte	• Bei Bedarf kann die Fahrtenfolge ohne große Umstände erhöht werden • Stadtbahnen fahren nach BOStrab und dürfen somit "auf Sicht" fahren
Sicherheit	• Keine unkontrollierten „Angsträume“ wie bei der U- und S-Bahn auf Tunnelbahnhöfen, dunklen Gängen, Unterführungen und Zugängen
Zuverlässigkeit	• Straßenbahnen sind insbesondere im Winter besonders zuverlässig

Vorteile aus Sicht der Stadt und des Betriebes

Attraktivität	• Bessere Bedingungen und besseres Image • Weniger Autofahrten und weniger Lärm sowie geringere Luftverschmutzung. Das zeigen die Erfolge aus anderen Städten und bei den eigenen Netzerweiterungen.
Baukosten	• Der Bau einer zweigleisigen Straßenbahnstrecke kostet ca. 10 Mio. Euro pro km. Das entspricht den Kosten von 100 m U-Bahn. Angesichts der flächendeckenden Herausforderungen ist mit der Straßenbahn eine viel höhere Wirkung und Wirtschaftlichkeit möglich.
Betriebs- und Unterhaltungskosten	• Geringere Kosten, da kein Unterhalt von Tunnelbahnhöfen mit Aufzügen und Rolltreppen (die Kosten für eine Rolltreppe bei U-Bahn und S-Bahn belaufen sich z. B. auf 25.000 Euro pro Jahr) • Weniger Kosten für Instandhaltung von Tunneln, Gleisen und Bahnhöfen • Weniger Kosten für Signaltechnik und Sicherheitstechnik • Weniger Kosten für Beleuchtung, Sicherheitspersonal und Reinigung • Bedarfsgerechte Zugbildung bei gleichbleibendem Personalaufwand
Einsatz, Flexibilität und Netzbildung	• 5.000 - 90.000 Personen pro Tag • Anpassung an neue Bedarfe besser machbar als bei U-Bahnen/Bussen • Dichter Takt, flexibler und wirtschaftlicher Betrieb
Schienenbonus und Wirtschaftlichkeit	• Umstellung von Bus auf Straßenbahn bringt aufgrund von Erreichbarkeit, Fahrkomfort, Reisezeit, Sichtbarkeit und Zuverlässigkeit Fahrgastzuwächse im zweistelligen Prozentbereich bei gleicher Streckenführung und Takt
Umweltfreundlich	• Elektrischer Antrieb erzeugt keine Abgase in den Straßen

2. Der StEP Verkehr und der Ausbau des Berliner Straßenbahnnetzes

Im StEP Verkehr sind umfangreiche Maßnahmen zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes vorgesehen, die sich insgesamt auf etwas mehr als 55 km Neubaustrecken summieren. Diese Maßnahmen befinden sich zum Teil in Abhängigkeit mit anderen (Straßen-)Baumaßnahmen oder zur Realisierung von Vorläuferprojekten, um an das bestehende Netz anknüpfen zu können. Die einzelnen Strecken und den Umsetzungsstand zeigt die folgende Tabelle:

Strecke	Termin	Stand
Nordbahnhof – Hauptbahnhof	2011	Inbetriebnahme 29. August 2015
Wühlischplatz – Ostkreuz – Marktstraße	2014	Vorplanung zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens
Alexanderplatz – Postdamer Platz – Kulturforum	2014	nach Fertigstellung U 5, offen
Treskowstraße – S-Bahnhof Mahlsdorf	2014	teilweise Umsetzung in Vorbereitung
Hauptbahnhof – Turmstraße	2015	Vorplanung zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens
Wissenschaftsstadt Adlershof – Schöneweide, Sterndamm (2. Bauabschnitt der WISTA-Trasse)	2013	Entwurfsplanung zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens
Johannisthal – U-Bahnhof Zwickauer Damm	offen	Offen
U-Bahnhof Turmstraße – Virchow-Klinikum	offen	Offen
Kulturforum – Rathaus Steglitz	offen	Offen
S-Bahnhof Mahlsdorf – Riesaer Straße	offen	Offen
Spittelmarkt – U-Bahnhof Hallesches Tor	offen	Offen
S/U-Bahnhof Warschauer Straße – U-Bahnhof Hermannplatz	offen	Offen
Potsdamer Platz – Hermannplatz – Baumschulenweg Schöneweide	offen	Offen
Wollankstraße – Turmstraße – Mierendorffplatz	offen	Offen
Landsberger Allee – Friedenstraße – Ostbahnhof	offen	offen

(Quelle: Eigene Zusammenstellung)

Die im StEP Verkehr vorgesehenen Strecken sollen alle an das Bestandsnetz anschließen und führen insbesondere in den Stadtteilen Friedrichshain, Kreuzberg, Moabit, Mitte und Nord-Neukölln zur Ausprägung eines Straßenbahnnetzes als Ersatz von bisher bereits sehr stark frequentierten Buslinien. In einzelnen Stadtteilen werden unabhängig davon Lückenschlüsse und gezielte Netzergänzungen angestrebt.

Generell ist festzuhalten, dass die erreichten oder geplanten Umsetzungszeiträume deutlich hinter den gesteckten Zielen und Zeiträumen zurückbleiben und der dringend erforderliche Ausbau des Straßenbahnnetzes bei gleichbleibender Herangehensweise nicht annähernd in der notwendigen Weise erfolgen kann. Vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt und der steigenden Fahrgastzahlen sind außerdem weitere Strecken vorzusehen, um dauerhaft ein Mindestbeförderungsangebot in Bezug auf Quantität und Qualität auf den schon heute überlasteten Buslinien zu ermöglichen. Dabei geht es insbesondere um weitere Tangentialverbindungen, Netzergänzungen und vor allem die Erschließung neuer Entwicklungsräume bzw. von Wachstumsgebieten.

3. Vorschläge zum Ausbau des Straßenbahnnetzes

3.1 Prämissen für die aus- oder neu zu bauenden Straßenbahnverbindungen

Berlin bietet ein erhebliches Potenzial für den Ausbau der Straßenbahn. Insbesondere auf den stark frequentierten Buslinien im Innenstadtbereich und in den Außenbezirken ist die Straßenbahn ein leistungsstarker, nutzungsfreundlicher und wirtschaftlich gebotener Ersatz für den überlasteten Busverkehr. Dabei kommen sowohl Radialverbindungen wie die Linien M 45, M 48, M 49 und M 85 als auch Tangentialverbindungen wie der X 11/M 11, M 27, M 41 und M 83 in Frage.

Die Neubau- und Entwicklungsgebiete der wachsenden Stadt sind für die Erschließung durch Straßenbahnen sehr gut geeignet. Das betrifft die geplanten und im Bau befindlichen städtebaulichen Verdichtungen am Friedrichswerder und südlich vom Spittelmarkt und an der Heidestraße ebenso wie den Nordbahnhof, das Entwicklungsgebiet Tegel und die Elisabethaue in Pankow.

Die Einbindung über ein wachsendes Straßenbahnnetz ist vorteilhafter als die Anbindung mit der S- oder U-Bahn, die zwangsläufig eine zusätzliche Bedienung durch Busse erfordert.

Deshalb sollen hoch verdichtete Stadtquartiere, innerstädtische Zukunftsräume und Entwicklungsgebiete für Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe mit modernen, leistungsstarken Straßenbahnverbindungen erschlossen werden.

3.2 Netzaufbau und Netzausbau

Neubauerschließung auf dem Flugfeld Tegel: Hier ist eine Anbindung in Richtung City West/Bahnhof Zoologischer Garten, Spandau und Wittenau sinnvoll, um das Gelände optimal und ohne ergänzenden Busverkehr zu erschließen. Dadurch wird zugleich eine leistungsstarke Tangentialverbindung Spandau/Jakob-Kaiser Platz - Entwicklungsgebiet Tegel - Kurt-Schumacher-Platz - Wittenau - Märkisches Viertel geschaffen, auf der heute mehrere Buslinien ein sich überlappendes, aber nicht zufriedenstellendes Angebot bieten. Diese Tangentialstrecke kann zu etwa den gleichen Kosten deutlich mehr Zugangsstellen zum ÖPNV bieten als einzelne U-Bahnhöfe, die ein Busergänzungsnetz nach sich zögen. Auf dem Entwicklungsgebiet Tegel soll es einen neuen Betriebshof bzw. eine Abstellanlage für die Unterbringung und Bereitstellung der Fahrzeuge geben.

Kreuzberg/Neukölln: Die Einrichtung von Straßenbahnlinien als Ersatz für die überlasteten Buslinien ist zwangsläufig erforderlich. Vor allem die Buslinie M 41 ist ständig überfüllt und extrem anfällig für Verspätungen. Daran konnte auch die Verdichtung auf einen 4-Minuten-Takt nichts ändern. Die Leistungsfähigkeit des Systems Omnibus reicht für die Nachfrage nicht aus. Mit dem Ersatz durch Straßenbahnen kann ein nachfragerechtes und leistungsstarkes Angebot erreicht werden, wie es der StEP Verkehr bereits vorsieht. Die Herstellung neuer, direkter Verbindungen (Warschauer Straße - Hermannplatz, Spittelmarkt - Mehringdamm, Treptower Park - Spittelmarkt,) sind für diese innerstädtischen Bereiche zwischen Spree, Alexanderplatz und Mehringdamm von großer Bedeutung. Mit der deutlichen Verdichtung und den Ansiedlungen von Dienstleistungen und Gewerbe wird sich die Nachfrage gerade entlang der Spree weiter erhöhen und mit Bussen ebenfalls nicht mehr leistbar sein. So sind die Busse der Linie 265 trotz der vor kurzem vorgenommenen Halbierung des Taktes bereits wieder voll.

Als Vorbild für Kreuzberg und Neukölln können Mitte und Prenzlauer Berg gelten. Durch die vorbildliche Erneuerung des Bestandsnetzes und die Verdichtung des Angebots wurde gezeigt, dass auch in engen städtebaulichen Situationen Straßenbahnen sehr gut funktionieren können. Die Straßenbahnlinien M 1, M 2, M 4, M 10 und 12 verzeichnen stetig wachsende Fahrgastzahlen.

Moabit: Dieser bereits hoch verdichtete Stadtteil ist sehr gut für den Einsatz von Straßenbahnen geeignet, so dass sich mehrere Strecken und die Zusammenführung an einem „Moabiter Kreuz“ anbieten. Dazu gehören die bereits in Planung befindliche Verlängerung vom Hauptbahnhof in Richtung Westen

ebenso wie Strecken zum Bahnhof Zoologischer Garten, in Richtung Spandau und zum Entwicklungsgebiet Tegel. Über die Verbindung zur Bestandsstrecke am Virchow-Klinikum und den Ersatz der Buslinie M 27 kann ein klar strukturiertes Netz entstehen, das weitgehend ohne zusätzliche Busverkehre auskommt und somit hoch wirtschaftlich ist. Insbesondere, wenn über eine weitere Verbindungsstrecke die Europacity/Heidestraße, das Bundeswehrkrankenhaus und die neuen Wohnungen im Umfeld dieses Standorts, sowie die Schering-Zentrale und die beliebten Weddinger Gründerzeitquartiere direkt mit dem Hauptbahnhof verbunden werden.

Potsdamer Platz/Schöneberg/Steglitz: Eine der höchsten Fahrtenhäufigkeiten des Berliner Busnetzes gibt es auf dem gemeinsamen Abschnitt der Buslinien M 48 und M 85. Trotz der dichten Fahrtenfolge sind diese Linien unzuverlässig, überfüllt und häufig verspätet. Der Straßenraum der Potsdamer Straße entspricht in seinen Aufteilungen nicht den Nutzungen und sollte städtebaulich aufgewertet und neu strukturiert werden. Dabei ist die Straßenbahn ein gut geeignetes Instrument für die Schaffung attraktiver Straßenräume. Mit der Umstellung auf Straßenbahnbetrieb auf der Relation Alexanderplatz – Potsdamer Platz – Innsbrucker Platz – Rathaus Steglitz und verschiedenen weiterführenden Verästelungen ließe sich ein bedarfsgerechtes und verlässliches Angebot einführen, für das gemäß einer Machbarkeitsstudie aus der TU Berlin auch ein hoher wirtschaftlicher Nutzen zu erwarten ist.

Spandau: Der Bezirk weist ein hohes Potenzial für Straßenbahnstrecken auf. Der Bahnhof Spandau ist der größte Busknoten Berlins. Hier treffen sich zahlreiche Linien, die Fahrgäste aus den und in die dicht besiedelten Teile des Bezirks befördern. Die in Spandau verkehrenden Buslinien M 32, X 33, X 34, 136, 236, M 37, 137 und M 45 sowie M 49 dürften alle jeweils über 15.000 Fahrgäste pro Tag transportieren, so dass sie sich auf jeden Fall (in Teilabschnitten) für die Umstellung auf Straßenbahnbetrieb eignen. Das gilt insbesondere für die Abschnitte, auf denen schon heute ein sich überlagerndes Angebot mit mehreren Buslinien besteht. Durch die Umstellung auf Straßenbahnbetrieb ließen sich hier folglich erhebliche Verbesserung im Angebot und gleichzeitig eine deutliche Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch beachtliche Einsparungen im Busbetrieb erreichen. Gerade auch vor dem Hintergrund der ohnehin dringend erforderlichen städtebaulichen Verbesserungen und der hohen wirtschaftlichen Effekte ist es gegebenenfalls sinnvoll, einen vorübergehenden Inselbetrieb der Straßenbahn vorzusehen. In diesem Zusammenhang, aber auch unabhängig davon, ist die Nutzung von Teilen des Busbetriebshofes als Abstellanlage oder Betriebshof für die Straßenbahn zu prüfen bzw. zu ermöglichen.

Ausgehend vom Bahnhof Schöneweide ist der Bau einer **südlichen Tangentialverbindung über die Gropiusstadt und Rathaus Steglitz** mit sich anschließenden Verästelungen sinnvoll. Damit können die Linien M 11, X 11 und M 83 – mit ihren teilweise langen Fahrtzeiten bis zur Erreichung von radialen Schnellbahnstrecken – durch schnelle und bequemere Angebote ersetzt werden.

3.3 Netzergänzungen

In dem leistungsstarken und weitgehend engmaschigen Straßenbahnnetz im Ostteil Berlins sind vor allem Netzergänzungen und Lückenschlüsse sowie einzelne Neubaustrecken sinnvoll. Die Optimierung von Straßenbahnlinien und die Verbesserung der Netzbildung stehen hier im Vordergrund. Es sollen Direktverbindungen geschaffen und Einsparungen bei Zubringerbussen ermöglicht werden. Dabei sind zwei Lückenschlüsse besonders wichtig:

1. Die Verbindung zwischen der heutigen Endstelle Riesaer Straße in Hellersdorf und dem Bahnhof Mahlsdorf als östlicher Tangentialverbindung, mit der eine durchgängige Linie Marzahn - Hellersdorf - Mahlsdorf - Köpenick und somit auch die Optimierung von Betriebsabläufen möglich wird.

2. Der noch zu bauende Teil der **WISTA** von der Karl-Ziegler-Straße bis zum Sterndamm/ Bahnhof Schöneweide.

Der Bereich dieser Strecken kommt auch für die Errichtung eines neuen Betriebshofs für den vor der Schließung stehenden Betriebshof Köpenick in Frage. Beide Strecken sind bereits im StEP Verkehr enthalten.

Friedrichshain-Kreuzberg: Eine Netzergänzung zur Erschließung des **Zukunftsraumes an der Spree** und zur besseren Anbindung von dort entstandenen und entstehenden neuen Gewerbe-, Kultur- und Wohnstandorten ist eine neue Strecke zwischen der Landsberger Allee und der Warschauer Straße. Mit dieser Strecke wird zugleich der westliche Friedrichshain besser erschlossen und eine weitere Verbindung zum Ostbahnhof hergestellt. Der nördliche Teil der Strecke ist im StEP Verkehr enthalten. Eine Weiterführung auf die Halbinsel Stralau sollte planerisch freigehalten werden.

Pankow: Zwei Neubaustrecken sollen für eine deutliche Verbesserung **der nördlichen Tangentialverbindung** von Wittenau, Niederschönhausen, Pankow, Heinersdorf und Weißensee sowie den noch durch die industrielle Landwirtschaft genutzten Feldern der Elisabethaue entstehen.

Im Bereich der nördlichen Tangentialstrecke ist für den **Ortsteil Heinersdorf** eine deutliche Entlastung vom belastenden Durchgangsverkehr sowie eine städtebauliche Aufwertung des Ortskerns mit einer Umsteigehaltestelle zur Line M 2 möglich. Neben der erstmaligen Herstellung einer wichtigen tangentialen Verbindung lassen sich mit dieser Strecke auch viele betriebliche Vorteile für die nördlichen Straßenbahnlinien erreichen. Zugleich kann über die neue Strecke eine weitere Linie in den Norden Pankows geführt werden, so dass die Pankower Linienäste der M 1 und der 50 bedarfsgerecht im Takt verdichtet werden können und für den **neuen Stadtteil Elisabethaue** ein leistungsfähiges Angebot bereitgestellt werden kann.

Die Erfahrungen mit anderen neuen Stadtteilen zeigen, dass es von grundlegender Bedeutung ist, mit der Bezugsfertigkeit der Wohngebäude auch die entsprechende verkehrliche Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Angesichts der bis zu 5.000 Wohnungen ist die Erschließung des Gebiets Elisabethaue durch Straßenbahnen keine Frage. Die beiden Endhaltestellen der Linien M 1 und 50 sind durch eine neue Strecke zu verbinden. Über eine Stichstrecke ist der gesamte neue Stadtteil zu erschließen. Dadurch können auch Busleistungen der Linie 107 kompensiert werden.

Reinickendorf: Durch die Überlappung der westlichen und nördlichen Tangentialstrecken bietet sich die Option, das **Märkische Viertel** mit zwei oder mehr Linien(-ästen) über Märkisches Zentrum und Senftenberger Ring zu erschließen, und nicht nur über den Wilhelmsruher Damm. Damit bekäme das ganze Märkische Viertel perspektivisch zwei leistungsstarke Tangenten „Märkisches Viertel – Flughafen Tegel – Charlottenburg/Spandau“ und „Wittenau – Märkisches Viertel – Pankow – Heinersdorf – Weißensee“, mit denen die ganze Großsiedlung über bis zu 15 Haltestellen Direktverbindungen in viele Stadtteile erhält, auch wenn der Alexanderplatz dann nicht direkt und ohne umzusteigen erreicht werden kann.

Gegenüber der früher versprochenen U-Bahn-Anbindung mit höchsten zwei Haltstellen bieten diese zwei Straßenbahnstrecken eine gute und leistungsstarke Erschließung in der Fläche, mit der das in vielen Teilen der Großsiedlung erforderliche Umsteigen in den Bus überflüssig wird.

Als Beispiel für das **Märkische Viertel** kann Hohenschönhausen herangezogen werden. Vom Prerower Platz wird der Alexanderplatz in nur 30 Minuten mit der Straßenbahnlinie M 4 erreicht. Durch die Aufteilung in zwei Linienäste ist die Großsiedlung über 11 Straßenbahnhaltestellen barrierefrei und ohne umzusteigen mit dem Alexanderplatz verbunden. Eine solche Erschließung ist mit einer U-Bahn nur mit zusätzlichen Buslinien möglich. Diese Feinverteilung und schnelle Anbindung mittels sich verästelnder Straßenbahnlinien und das Angebot von Direktverbindungen sind auch in den Großsiedlungen Lichtenberg-Fennpfuhl und Marzahn mit den Linien M 6, M 8 und 16 vorhanden.

3.4 Prioritäten und Umsetzung

Die politische Priorität für Investitionen muss auf einem leistungsstarken Straßenbahnnetz mit vielen Zugangsstellen und hoher Flächenerschließung liegen. Einzelne Schnellbahnlinien mit wenigen bis gar keinen neuen Zugangsstellen und hohen Investitions- und Betriebskosten stehen dahinter zurück, oder sie müssen auf kurze Abschnitte mit einer besonderen Netzwirkung beschränkt werden.

Für die Umsetzung der hier vorgestellten Vorschläge müssen nicht nur Trassen für die künftigen Straßenbahnlinien freigehalten, sondern in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und bei der BVG auch die erforderlichen personellen Kapazitäten für die Planung der baulichen Anlagen geschaffen werden. Für die Realisierung ist es vor allem erforderlich, eine kontinuierliche und zuverlässige Bereitstellung von Finanzmitteln in jedem Haushaltsjahr zu gewährleisten, mit denen die bauliche Umsetzung von Strecken und Betriebsanlagen erfolgen kann und die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge ermöglicht wird. Dafür ist die Einführung eines

Sonder-**P**rogramms zum **A**usbau der **S**traßenbahn (kurz SPAS)

eine ganz wesentliche Voraussetzung.

Folgende Netzelemente und Netzbildungen sollen prioritär strategisch verfolgt werden:

- Straßenbahntangente West zur Erschließung des Entwicklungsgebietes Tegel:
  Pankow – Rosenthal – Märkisches Viertel – Wittenau – Flughafen Tegel – Charlottenburg/Spandau;

- Strecke Alexanderplatz – Leipziger Straße – Potsdamer Platz – Innsbrucker Platz – Rathaus Steglitz zur Ersetzung der überlasteten Buslinien M 48 und M 85;

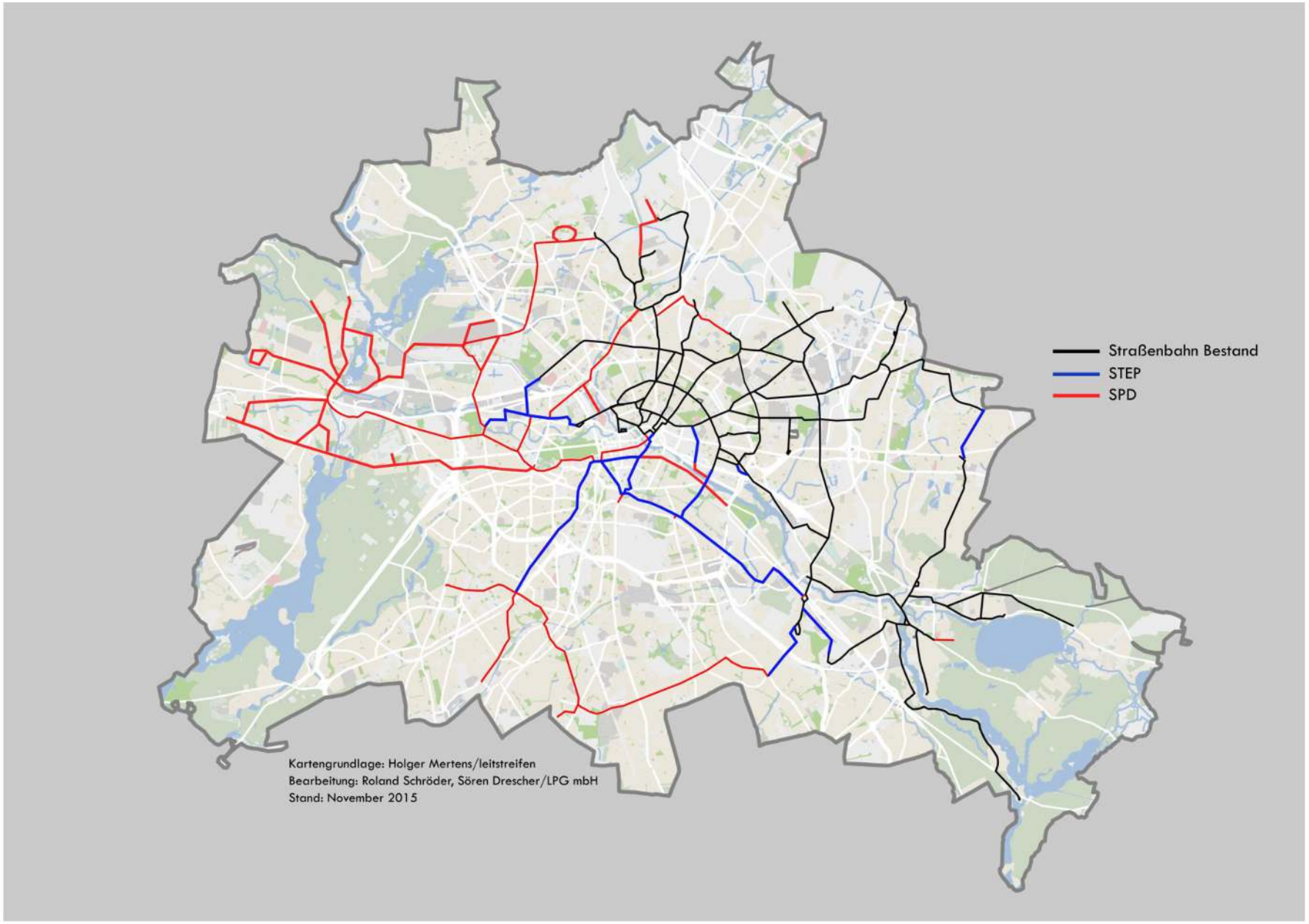
- Netz westliche Innenstadt in Moabit/Wedding (Turmstraße, Wollankstraße, Beusselstraße) mit Knotenpunkt Moabiter Kreuz, Anbindung Hauptbahnhof/Europacity sowie Ausgestaltung künftiger Anknüpfungspunkte Jungfernheide und Schloss Charlottenburg;

- Netz südliche Innenstadt in Kreuzberg und Neukölln mit Umstellung der Buslinie M 41, Herausbildung von neuen Direktverbindungen und Erschließung der Wachstumsgebiete im Spreeraum;

- Errichtung von weiteren Straßenbahntangenten:
  a. Nord: Wittenau – Märkische Viertel – Pankow– Heinersdorf – Weißensee;
  b. Ost: Hellersdorf – Köpenick – Adlershof – WISTA;
  c. Süd: Bf. Schöneweide – Gropiusstadt – Lichterfelde – Rathaus Steglitz – Dahlem.

Die folgende Abbildung zeigt das Bestandnetz in Schwarz, die geplanten Erweiterungen aus dem StEP Verkehr in Blau sowie die Vorschläge für weitere Straßenbahnstrecken in Berlin in Rot.

Bestandsnetz der Straßenbahn, Streckenplanungen gemäß StEP Verkehr und vorgeschlagene zusätzliche Strecken



Exkurs: Einbindung „Berlin TXL“ in das ÖPNV-Netz

Das Gelände des ehemaligen Flughafens Tegel (TXL) ist ein Zukunftsraum von zentraler Bedeutung für Berlin. Hier werden 5.000 Menschen studieren und forschen, 15.000 arbeiten und mindestens 6.000 auch wohnen.[5] Und Tegel hat noch mehr Potenziale: „In Tegel wäre auch Platz für 10.000 Wohnungen“, so der Senator für Stadtentwicklung und Umwelt, Andreas Geisel, am 23.12.2015 in der Berliner Zeitung. „Berlin TXL“ ist deshalb – auch angesichts wachsender Bevölkerungszahlen in Berlin - eine große Chance, Stadtentwicklung und umweltfreundliche, ressourcenschonende Mobilität von vornherein miteinander zu kombinieren. „In neu entwickelten Stadtquartieren sind die Mobilitätsangebote von vornherein so zu gestalten, dass eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum vorhanden und eine Pkw-freie Mobilität weitgehend möglich ist.“[6]

Wie steht es damit beim Projekt „Die Zukunft von Berlin TXL“? Der Anspruch ist hoch: „Aus dem Flughafen Tegel wird ein Forschungs- und Industriepark für urbane Zukunftstechnologien: Urban Technologies. Hier werden neue Mobilitätskonzepte entworfen und getestet. ... Hier wird nicht nur konzipiert, sondern auch produziert. Hier, in Berlin TXL – der Urban Tech Republic.“[7] Und: „TXL liegt mitten in Berlin … direkt an der Stadtautobahn.“[8]

Eine klare Ausrichtung auf einen „autogerechten“ Standort?

Nicht nur die Lage an der Stadtautobahn wird hervorgehoben. Vom Auto aus gedacht sind auch die genannten Fahrzeiten: TXL <> Autobahn - 1 MIN, TXL <> Hauptbahnhof 10 MIN, TXL <> City und Regierung 15 MIN, TXL <> Flughafen BER 25 MIN.[9] Offenbar ist man bereit, hierfür auch erheblichen Parkraum zu schaffen. Der ÖPNV soll mit Bussen „leistungsfähig, bedarfsgerecht und effizient“ abgewickelt werden.[10] Ergänzend soll eine Streckenführung für ein „innovatives Verkehrsmittel“ für zukünftige Entwicklungen freigehalten werden, das gegebenenfalls im Lückenschluss zwischen Kurt-Schumacher-Platz und Volkspark Jungfernheide durch das Gebiet führt.[11] Wenn das Gelände fertig entwickelt ist, soll es erst einmal lange nur eine Busanbindung geben.

Legt man die im Nahverkehrsplan (NVP) üblichen Einzugsradien von 300 m pro ÖPNV-Haltepunkt an, so ist erkennbar, dass nicht das ganze Gelände abgedeckt wird. Sollte ein separates Verkehrsmittel eingeführt werden, würden Umsteigezwänge am Kurt-Schumacher-Platz bzw. am Jakob-Kaiser-Platz entstehen. Auch eine Straßenbahn, die vom Märkischen Viertel käme und nach Charlottenburg weiterführe, böte für durchfahrende Fahrgäste nur einen Umweg und damit keine Verbesserung gegenüber heute. Für den Nordteil, auf dem zusätzlicher Wohnungsbau entstehen soll, fehlt die Anbindung.

Das ist alles andere als zukunftsorientiert. Und es ist auch nicht bedarfsgerecht, wenn der Anteil des MIV, auch angesichts der Berliner Klimaziele, gering ausfallen soll. Denn: Das Gelände des ehemaligen Flughafens Tegel ist zwar geografisch nicht weit von Berlins Mitte entfernt – es ist jedoch zu allen Seiten abgeschottet: Im Süden ist der Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal eine Barriere, daran angrenzend die Jungfernheide, im Osten verläuft die Bundesautobahn 111. Im Norden und im Westen wird das Areal ebenfalls vom Forst Jungfernheide begrenzt. Es besteht also ein massiver Bedarf, das Gelände in das umgebende Stadtgefüge einzubinden.

---

5 Imagebroschüre „Die Zukunft von Berlin TXL - BERLIN TXL – THE URBAN TECH REPUBLIC“, herausgegeben von der Tegel Projekt GmbH im Auftrag des Landes Berlin, September 2013, S. 59.

6 SPD Berlin Fachausschuss Mobilität: BERLIN Mobilität 2030 plus Zukunft der Mobilität in der Hauptstadt.

7 Imagebroschüre „Die Zukunft von Berlin TXL - BERLIN TXL – THE URBAN TECH REPUBLIC“, herausgegeben von der Tegel Projekt GmbH im Auftrag des Landes Berlin, September 2013, S. 7.

8 Dito, Seite 33.

9 Dito, Seite 34.

10 „Masterplan Berlin TXL – Nachnutzung des Flughafens Tegel - Anlage zur Senatsvorlage Dokumentation der Werkstattergebnisse inkl. Fachbeiträge“, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin, März 2013, Seite 13.

11 Dito, Seite 13.

Deshalb ist an erster Stelle das ÖPNV-Netz so auszubauen, dass es das Rückgrat der Mobilität bildet. Studierende, Forschende und Berufstätige aus allen Bezirken werden nach Tegel pendeln. Es braucht Anbindungen an den Bahnhof Zoo und den Hauptbahnhof sowie den Flughafen BER. Im Masterplan gibt es einen Campus mit zentralem Platz. Warum nicht dort den ÖPNV hinführen? Und: Bei einer Gesamtfläche von 495 ha ist das Gelände nicht mit nur einer ÖPNV-Linie attraktiv anzubinden. Die benachbarten Stadtteile Reinickendorf, Charlottenburg und Moabit müssen umsteigefrei erreichbar sein, deshalb muss es mehrere Straßenbahn-Linien von und nach Tegel geben. Die Straßenbahn ist das Mittel der Wahl. Sie ist der ideale Entwicklungsmotor für Berlin TXL und Nukleus für Urbanität. Auch ein Betriebshof, den die BVG für die neuen Straßenbahnstrecken in den Westteil Berlins benötigt, hätte im westlichen Teil des Flughafen-Areals Platz.

Die Anbindung von Berlin TXL mit der Straßenbahn verfolgt drei Prämissen:

1. Zentrale Erschließung des „Campus“ mit Verbindungen nach Norden, Süden, Osten und perspektivisch auch Spandau. Damit entsteht ein attraktives, lebendiges, urbanes Zentrum von Berlin TXL. Der ÖPNV wird in dessen Mitte positiv wahrgenommen, es gibt ein starkes Signal an Investoren und Berlinerinnen und Berliner.
2. Möglichst vollständige Erschließung des Entwicklungsraumes Berlin TXL einschließlich der Cité Pasteur und der im Norden des Flugfelds geplanten Wohnbebauung (eine Anbindung an den U-Bahnhof Scharnweberstraße ist denkbar und somit eine attraktive Anbindung an die U 6). Zusätzliche Buserschließung wird vermieden.
3. Durchbindung der Straßenbahn auch entlang der A111, um eine schnelle und attraktive Nord-Süd-Verbindung von Reinickendorf nach Charlottenburg zu schaffen (Ersatz der heutigen Buslinien M 21 und X 21). Diese Durchbindung ist für die Anbindung von Berlin TXL zwar nicht sofort notwendig, für die Wirtschaftlichkeit des Straßenbahnkonzeptes aber wichtig, da die Fahrzeiten für durchfahrende Fahrgäste sonst zu lang würden und nur dann die Buslinien M 21 und X 21 ersetzt werden können.

Die Anbindung mit der Straßenbahn ist in der Struktur des Masterplans möglich. Erschließungs- und trassierungstechnisch optimal ist sie jedoch nicht, weshalb wir drei Varianten entwickelt haben. In der „Optimal-Variante 1“ ist die Trassierung weitgehend geradlinig, allerdings wären Änderungen am Masterplan notwendig. In Variante 2 wird die Straßenbahn über die Promenade südlich der Cité Pasteur angebunden, in Variante 3 wie bisher über den Autobahnzubringer. Vorteil hier: Der Südteil des Geländes wird besser erschlossen. Bei allen drei Varianten binden Straßenbahnlinien Berlin-TXL nach Norden, Osten und Süden umsteigefrei an. Die Varianten 2 und 3 sind im bestehenden Masterplan umsetzbar.

Unabhängig von den möglichen und zu entscheidenden Varianten ist die zentrale Botschaft dieses Papiers: **Eine Straßenbahnanbindung ist für den Erfolg von Berlin TXL zwingend notwendig. Sie ist realisierbar. Noch ist ein Umsteuern möglich.** Die Anbindung von Berlin TXL mit der Straßenbahn ist ein hervorragendes Bekenntnis an Stadtgesellschaft und InvestorInnen, dass mit der Schließung Berlin TXL als Raum zum Leben, Arbeiten, Studieren und Erholen zurückgewonnen wird. Die Mitte von Berlin TXL mit dem Campus-Plaza könnte ein Ort hoher Aufenthaltsqualität werden, auf dem sich Arbeitende, Forschende, Studierende, Berlinerinnen und Berliner treffen.

Es ist deshalb unverzüglich wichtig,

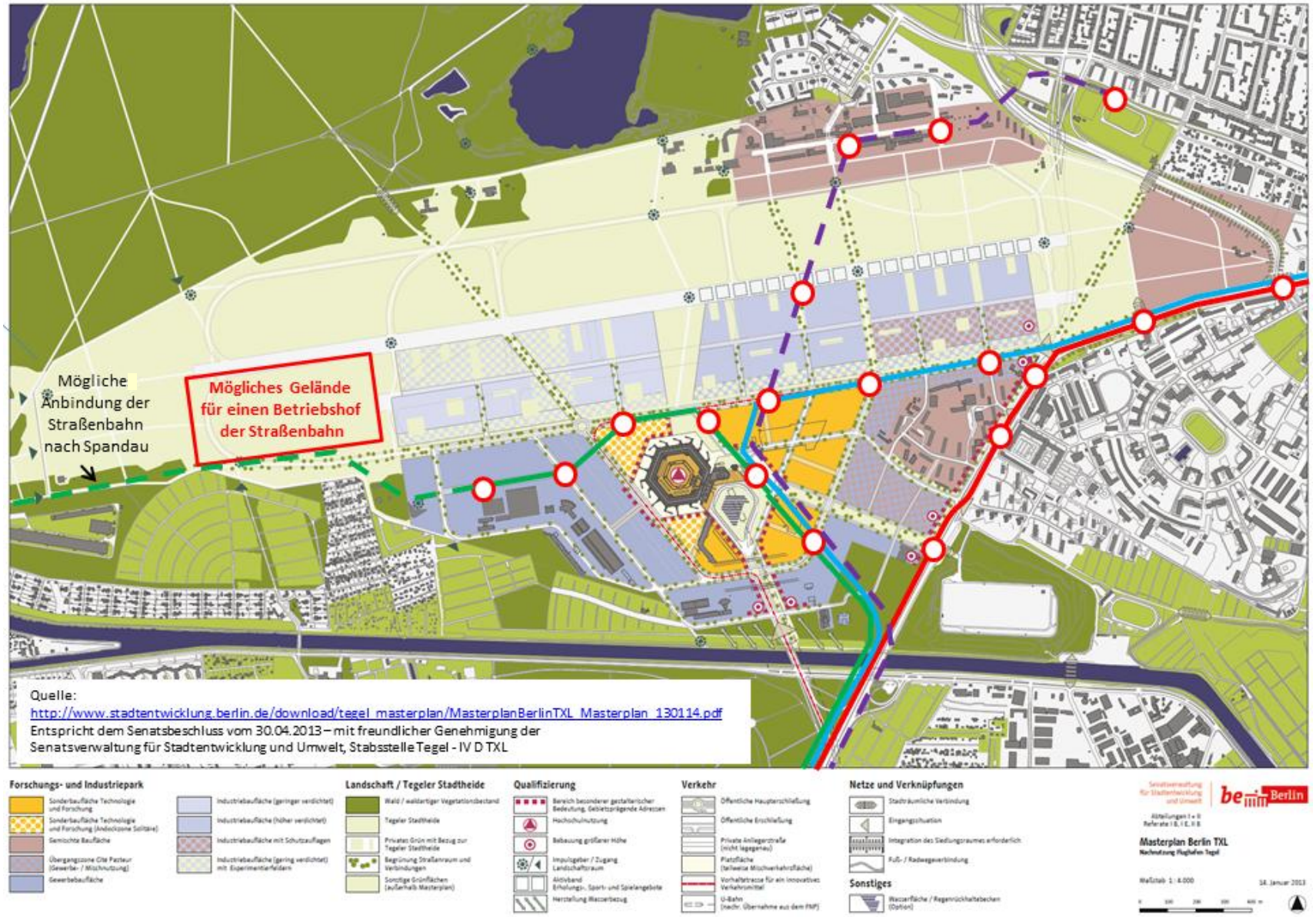
- die städtebauliche und ÖPNV-Planung zu verknüpfen und den Masterplan ggf. zu überarbeiten,
- die Weichen für eine Straßenbahn-Anbindung zu stellen und die planungsrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen zu schaffen,
- die Straßenbahn-Anbindung Tegels als zentrale, positive Botschaft in das Marketing-Konzept von Berlin TXL aufzunehmen – denn damit lassen sich InvestorInnen sicher gut werben.

Technische Innovationen des Straßenbahn-Systems und auch zur Verknüpfung der Mobilitäts-Systeme untereinander (Mobilitäts-Hubs) müssen bei der Planung berücksichtigt werden. Innovativer Gleisbau und z. B. das Primove-System für die Straßenbahn könnten ein funktionierendes und für den Standort werbendes, innovatives Verkehrssystem der Zukunft sein.

Ist-Planung: „Trasse für ein innovatives Verkehrsmittel“ (Haltestellen selbst eingetragen)

○ Mögliche Haltepunkte entlang der Freihaltetrasse für ein „innovatives Verkehrsmittel“

Einbindung Berlin TXL in das Straßenbahn-Netz - Variante 1 („optimale Streckenführung“ – allerdings Anpassungen am Masterplan nötig)

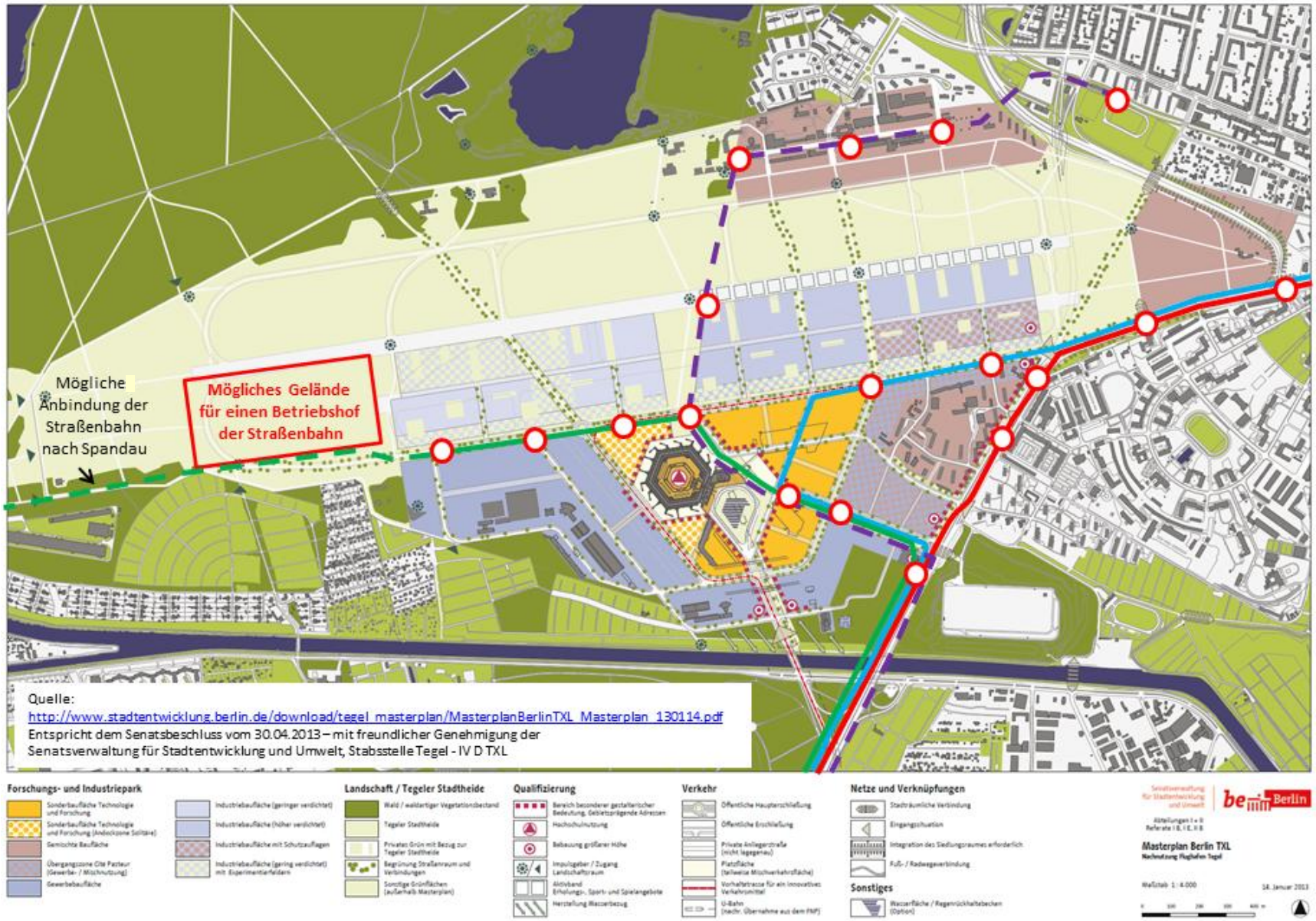


Mögliche Haltepunkte entlang der Straßenbahntrassen

Mögliche Streckenverknüpfung nach Spandau

Mögliche Linienführungen mit Anbindungen Richtung Märkisches Viertel bzw. City West / Moabit / Hbf

Einbindung Berlin TXL in das Straßenbahn-Netz - Variante 2 (Streckenanbindung „Ost“) – Nutzung der im Masterplan vorgesehenen Straßen

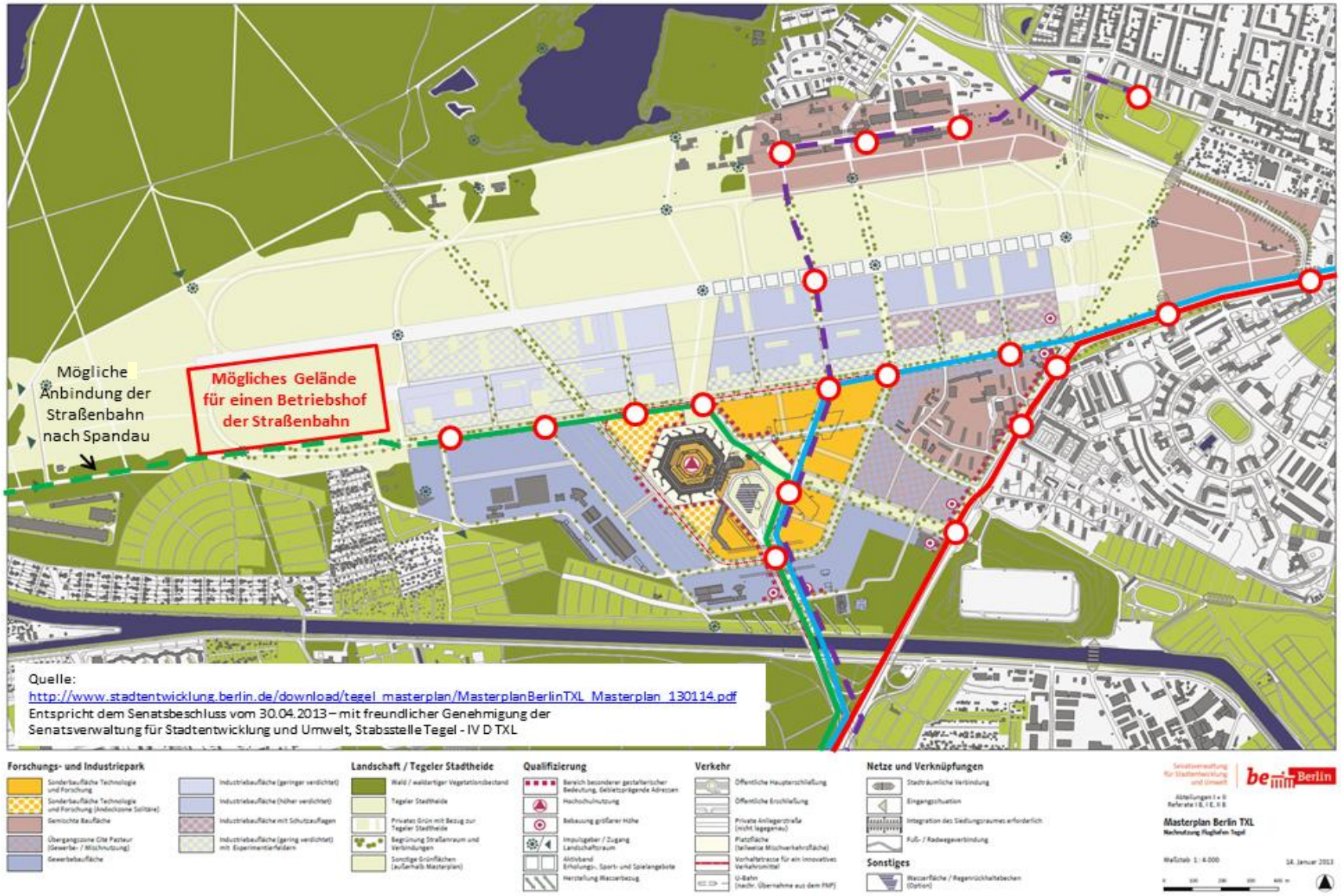


Mögliche Haltepunkte entlang der Straßenbahntrassen

Mögliche Streckenverknüpfung nach Spandau

Mögliche Linienführungen mit Anbindungen Richtung Märkisches Viertel bzw. City West / Moabit / Hbf

Einbindung Berlin TXL in das Straßenbahn-Netz - Variante 3 (Streckenanbindung „Süd“ – Nutzung der im Masterplan geplanten Straßen)



Mögliche Haltepunkte entlang der Straßenbahntrassen

Mögliche Streckenverknüpfung nach Spandau

Mögliche Linienführungen mit Anbindungen Richtung Märkisches Viertel bzw. City West / Moabit / Hbf

ZUSAMMENFASSUNG

Berlin als wachsende Stadt in einer sich stark entwickelnden Metropolregion muss die Verstärkung und Erweiterung des ÖPNV-Angebots zügig planen und umsetzen.

Die Straßenbahn ist hierfür das geeignete Verkehrsmittel. Ihr Bau- und Instandhaltungsaufwand ist erheblich geringer als bei der U-Bahn. Sie ist umweltfreundlich, leiser und fährt ruhiger und gleichmäßiger als Busse. Mit der Straßenbahn können erheblich mehr Fahrgäste transportiert werden. Und ihr Betrieb ist auch ohne Oberleitungen möglich.

Mit dem vorgeschlagenen Sonderprogramm zum Ausbau der Straßenbahn (SPAS) können die dringend notwendigen, in diesem Positionspapier vorgeschlagenen Maßnahmen eingeleitet und in einem angemessenen Zeitraum auf die Schiene gebracht werden. Das Sonderprogramm sollte einen jährlichen Ausbau zwischen 5 und 10 km Neubaustrecke ermöglichen. Der finanzielle Rahmen beträgt damit ca. 100 Mio. EUR jährlich.

Die kontinuierliche, jährliche Finanzausstattung stellt sicher, dass keine Verzögerungen bei der Umsetzung durch mangelnde Unterlegung im Haushalt auf der einen Seite oder die Nicht-Inanspruchnahme kurzfristig verfügbarer Mittel durch mangelnde Planreife auf der anderen Seite eintreten. Für die zügige und qualitativ hochwertige Umsetzung der Neubaumaßnahmen ist eine ausreichende Personalausstattung in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt unabdingbar.

GLOSSAR

BOStrab
Die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen – Kurztitel Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) – regelt in der Bundesrepublik Deutschland den Bau und Betrieb von Straßenbahnen. Rechtsgrundlage für die Verordnung ist § 57 Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Sie wurde am 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648) erlassen und trat am 1. Januar 1988 in Kraft.

Haltestellenkap
Das Haltestellenkap ist eine Haltestelle für öffentliche Verkehrsmittel, deren Rand bis an den durchgehenden Fahrstreifen des Straßenverkehrs bzw. an den Verkehrsraum der Straßenbahn vorgezogen ist. Das ermöglicht barrierearme Einstiegssituationen und versinnbildlicht den Vorrang des ÖPNV.

Hauptachse
Die Hauptachse ist im Gegensatz zu Nebenachsen eine wesentliche Verbindungsstrecke oder Straße zwischen Stadtteilen oder Zentren.

Kleinprofilnetz
Das Berliner U-Bahn-Netz ist in Groß- und ein Kleinprofil unterteilt. Die zuerst gebauten Strecken wurden dabei für Fahrzeugbreiten von 2,3 m ausgelegt – das Kleinprofilnetz. Die neueren Strecken wurden für eine Fahrzeugbreite von 2,65 m gebaut und zählen zum Großprofilnetz. Zum Kleinprofil zählen die Linien U1 bis U4 sowie U 12. Das Großprofil umfasst die Linien U5 bis U9 sowie die U 55.

Metrolinie
Die Bezeichnung der Metrolinie – unabhängig ob für Straßenbahnen oder Busse – hat sich in Deutschland seit 2001 für besonders qualifizierte Stadtbus- oder Straßenbahnlinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eingebürgert. Der Begriff leitet sich von Metropole oder französisch Métropolitain ab, ähnlich wie die Bezeichnung Métro für die Pariser U-Bahn**.**

Radialstrecke
Radialstrecken/Radialstraßen verlaufen in meist gerader Linienführung sternförmig von der Stadtmitte oder einem Zentrum nach außen und verbinden diese mit den äußeren Stadtteilen. Im Gegensatz zu einer Durchmesserlinie endet eine Radiallinie dabei im Zentrum und durchquert dieses nicht, um einen weiteren Stadtteil zu erreichen.

Renaissance
Allgemein wird auch von Renaissance gesprochen, wenn alte Werte oder Ideen wieder zum Durchbruch gelangen. Im Englischen bezeichnet wird jemand oder etwas mit besonders vielen und verschiedenen Fähigkeiten als Renaissance.

StEP Verkehr
Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin, Senatsbeschluss vom 29.03.2011.

Tangentialstrecke
Bei Tangentialstrecken oder -linien handelt es sich um Verkehrslinien, die innerhalb verschiedener Stadt- oder Ortsteile verlaufen, jedoch keine direkte Verbindung mit dem Stadtzentrum schaffen. Diese Linien haben neben der Funktion einer direkten Verbindung zwischen Ortsteilen auch eine Zuführungsfunktion zu Hauptlinien oder Schnellbahnstrecken.

24.02.2016

Redaktion AG Tram/Fachausschuss Mobilität:
Sven Heinemann, Holger Kölling-Orb (Exkurs Tegel), Arvid Krüger, Robert Schmidt,
Winfried Scholz, Roland Schröder (Fotos und Karte), Christfried Tschepe, Sybille Uken
©SPD Berlin